

Consultation sur le diagnostic

Deux documents intitulés *Diagnostic et orientations* et *Annexe cartographique* ont été diffusés à l'été 2001. De plus, un sommaire a été envoyé aux municipalités qui pouvaient toutefois recevoir les documents complets sur demande. Un disque compact comprenant les deux documents a aussi été distribué à certains partenaires. Enfin, ces documents étaient disponibles sur les sites intranet et Internet du Ministère.

Les objectifs visés par le Ministère lors de la consultation sur le *Diagnostic et orientations* produit dans le cadre du plan de transport de la Montérégie ont été :

- ◆ de faire valider et bonifier le diagnostic par les partenaires du Ministère;
- ◆ de recueillir les avis des partenaires sur les orientations et objectifs proposés;
- ◆ de sensibiliser les partenaires à certaines des préoccupations ministérielles (sécurité de routière, fonctionnalité du réseau, paysages, bruit routier, matières dangereuses, etc.).

Déroulement de la consultation

Les documents de consultation ont été envoyés à plusieurs intervenants et organismes. Le processus de participation du milieu s'est déroulé sous forme de rencontres avec tout organisme qui en manifestait l'intérêt. Au total, treize rencontres ont eu lieu.

Au début de la rencontre, une présentation synthèse était effectuée afin de rappeler les faits saillants des documents soumis à la consultation, de permettre aux participants de poser des questions et de susciter des échanges. Les participants avaient ensuite l'occasion d'émettre leurs premiers commentaires. À la suite de ces rencontres, quatorze organismes ont déposé un avis écrit.

Les organismes ont indiqué que les informations contenues au diagnostic et à son atlas cartographique étaient pertinentes, permettant une meilleure connaissance du transport en Montérégie. Les commentaires recueillis ont été regroupés au sein des quelques thèmes qui suivent.

Le contexte de planification

Le transport est un domaine en constante évolution qui interpelle de nombreux acteurs privés et publics, mettant en évidence la nécessité de développer des communications plus soutenues entre les organismes impliqués. Le transport, l'aménagement du territoire et l'environnement sont des champs étroitement liés.

À juste titre, plusieurs intervenants s'interrogent sur les liens entre les multiples démarches de planification touchant notamment le transport en Montérégie : le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* (PGDM); les travaux de la Commission consultative sur la mobilité entre la Rive-sud et l'île de Montréal (*commission Nicolet*); le *Cadre d'aménagement gouvernemental pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal* ; les démarches de planification du CRD; la révision des schémas d'aménagement des MRC; la tenue d'audiences publiques sur le prolongement de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine; etc..

Bien que ces exercices formels puissent paraître se succéder ou se superposer, en pratique, beaucoup d'exemples montrent que ces démarches sont l'occasion pour les organismes d'interagir et de progresser dans leur cheminement respectif. Par exemple, le plan de transport de la Montérégie contribue à poursuivre l'analyse de certains phénomènes évoqués dans le PGDM, alors que d'autres analyses en cours de réalisation, dont celles de la commission Nicolet, permettront un éclairage plus complet des solutions à apporter.

L'élaboration du diagnostic et du plan de transport de la Montérégie ne se veut ni un substitut ni un frein aux autres démarches en cours, qui ont leurs propres règles de fonctionnement, quasi-légales dans certains cas. Le plan de transport est une occasion privilégiée de partager une réflexion sur le transport avec l'ensemble des intervenants.

Les données et les cartes

Certains intervenants auraient souhaité que le diagnostic contiennent davantage de données socio-économiques, alors que d'autres ont noté quelques imprécisions ou erreurs dans le diagnostic et l'atlas cartographique.

Les données ne sont jamais statiques et, de ce fait, elles témoignent d'une réalité à un moment précis. Certaines mises à jour dans la proposition de plan de transport, notamment en matière de prévisions démographiques, ont justement pour but d'attirer l'attention du lecteur sur des « changements » de tendance.

De plus, le Ministère est disposé à soutenir la réflexion d'intervenants en transport en guidant leur quête de données auprès d'organismes comme l'Institut de la statistique du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, Statistique Canada ou le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) pour l'enquête récente sur le transport des marchandises.

Les considérations sociales

Certains auraient souhaité que le plan de transport prenne en compte davantage de considérations sociales et développe une vision « plus nuancée et plus large de la demande en transport ». L'intégration des personnes handicapées, la mobilité des familles monoparentales, l'accessibilité aux services de garde et le transport pour les jeunes familles démunies sont quelques exemples qui sont évoqués.

Les problématiques soulignées sont complexes et renvoient à des considérations sociales beaucoup plus générales. De fait, elles interpellent les politiques et programmes sociaux du Québec qui visent l'allocation des ressources et la redistribution de la richesse.

Les considérations environnementales

Le plan de transport rassemble des orientations, objectifs et moyens d'action qui témoignent de préoccupations environnementales. De plus, comme tout citoyen, le Ministère est soumis à l'obtention d'autorisations ou de certificats pour ses interventions en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement. En Montérégie, le Ministère répond couramment à des exigences environnementales, alors que ses projets les plus importants, comme l'autoroute 30, font l'objet d'audiences publiques.

Finalement, le Ministère initie différentes démarches avec le souci de la protection environnementale et divers outils guident ses interventions, par exemple : l'élaboration de politiques sur l'environnement ou sur le bruit routier, l'élaboration de guides sur la gestion des déchets générés par les activités du MTQ ou sur la protection environnementale du milieu aquatique. Finalement le Ministère subventionne plusieurs groupes de recherche en matière environnementale.

Des budgets insuffisants malgré le délestage des routes en 1993

Le partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités en 1993 s'est traduit par la remise aux municipalités des chemins locaux. Dès 1914, le gouvernement du Québec, se substituant aux municipalités étendues et peu peuplées, s'est engagé dans l'amélioration et l'entretien de leurs routes. Près d'un siècle plus tard, c'est le ministre des Affaires municipales qui annonçait le transfert de la voirie locale en 1990, accompagné d'une série de propositions concernant aussi le réaménagement de la taxe d'affaires et diverses mesures fiscales.

En dépit de ce transfert, plusieurs déplorent la qualité des routes en général et trouvent inacceptable de maintenir cet état de fait plutôt que de l'améliorer.

L'allocation des ressources reflète l'arbitrage du gouvernement pour satisfaire simultanément et le mieux possible l'ensemble des besoins en matière de santé, d'éducation, de culture, de transport, etc. Ainsi, ce n'est pas le ministère des Transports qui détermine son propre budget.

Dans ce contexte de ressources limitées et compte tenu de l'ouverture de l'économie montérégienne, le plan de transport considère qu'il est préférable de s'assurer d'abord d'une meilleure qualité des accès aux marchés extérieurs avant d'améliorer la qualité des autres routes. Ceci dit, dans l'éventualité où des ressources additionnelles étaient disponibles, rien n'empêchera d'améliorer l'ensemble des autres routes.

Les six orientations présentées

Le diagnostic devait consister principalement à formuler des orientations et des objectifs découlant des analyses réalisées. Toutefois, quelques moyens d'action étaient déjà évoqués à cette étape. Les intervenants adhèrent aux orientations, alors que beaucoup de commentaires ont porté sur des moyens d'action que plusieurs souhaitaient voir mis de l'avant.

Orientation 1 Améliorer et développer les systèmes de transport en soutien au commerce extérieur

À ce titre, tous les intervenants considèrent comme prioritaire le prolongement de l'autoroute 30 entre Candiac et Vaudreuil-Dorion, alors que le diagnostic ne mettait pas suffisamment en évidence ce projet qui permet d'appuyer simultanément plusieurs orientations et objectifs. De nombreux intervenants pensent que le prolongement de l'autoroute 35 vers le Vermont est aussi un moyen susceptible d'appuyer le développement du commerce extérieur.

Pour certains, d'autres projets pour appuyer cette orientation devraient être étudiés : un nouveau pont entre Sorel-Tracy et la rive nord, le prolongement de l'autoroute 30 à l'est de Sorel-Tracy jusqu'à la route 122, l'amélioration de l'autoroute 15 vers la frontière américaine.

Orientation 2 Accroître l'efficacité des liens avec Montréal dans une perspective de développement durable

Plusieurs intervenants souhaitent que cette orientation se traduise clairement par une prise de position en faveur du transport en commun pour le déplacement des personnes et par le transport multimodal pour les marchandises.

Le vélo apparaît également comme un complément au transport en commun qui devrait être favorisé, particulièrement le lien entre Montréal et Longueuil par le pont Jacques-Cartier.

Le soutien financier du train de banlieue Montréal-Dorval devrait s'inscrire comme l'un des moyens d'action pouvant appuyer cette orientation. À cette fin, soulignons que le gouvernement du Québec a consenti à l'AMT une subvention spéciale, en sus du programme d'aide au transport en commun du MTQ.

Orientation 3 Assurer l'efficacité des liens routiers intrarégionaux

Beaucoup de commentaires concernent des liens intrarégionaux évoqués tantôt ponctuellement tantôt à une échelle plus large. Par exemple :

- ◆ le pôle de l'aéroport de Saint-Hubert et la boucle formée par l'axe pont Champlain-A10 – boulevard Taschereau – pont Jacques-Cartier devraient faire l'objet de moyens d'action susceptibles d'en appuyer le développement;
- ◆ des interventions devraient porter sur différentes sections de routes afin d'améliorer la qualité des chaussées, la fluidité ou le bilan de sécurité routière (routes 104, 116, 132, 138, 139, etc.);
- ◆ à l'échelle de la MRC de la Haute-Yamaska, l'importance actuelle et prévisible des activités récréotouristiques et manufacturières évoquée au diagnostic devrait guider la stratégie d'intervention du MTQ.

Orientation 4 Accroître la sécurité routière en collaboration avec les partenaires

En plus d'envisager des moyens d'actions visant à corriger certains sites, le MTQ devrait aussi agir en matière de prévention.

Orientation 5 Soutenir le développement du transport collectif intrarégional pour l'adapter à l'évolution de la demande

Certains commentaires évoquent l'idée que des analyses spécifiques pour chacune des quinze MRC devraient être réalisées afin de déterminer les besoins en transport collectif et de mettre en place des projets capables de satisfaire ces besoins. Des mesures fiscales devraient également être mises en place pour encourager le transport collectif.

Orientation 6 Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long du réseau supérieur

Certains éprouvent quelques difficultés à comprendre certains éléments de la politique sur le bruit routier, notamment la référence à deux seuils de bruit, à savoir 55 et 65 dBA. De fait, il s'agit ici de seuils applicables aux deux volets distincts de la politique : l'approche corrective visant la mise en place de mesures d'atténuation le long du réseau routier du Ministère lorsque le niveau de bruit a atteint 65 dBA; l'approche de planification intégrée qui encadre les responsabilités des organisations municipales et du Ministère visant un seuil de 55 dBA. Le Ministère pourra à nouveau organiser des séances d'information selon l'intérêt manifesté afin d'expliquer cette politique.

Des commentaires sont à l'effet que le Ministère devrait témoigner d'un plus grand souci de protéger le milieu hydrique, éviter l'érosion des sols, particulièrement pour les routes riveraines de la rivière Richelieu, et préserver les éléments du paysage naturel.